

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XI. — Wydana i rozesłana dnia 19. marca 1901.

Treść: (M 23—27.) 23. Obwieszczenie, którem podaje się do wiadomości wpisanie Wyższej niemieckiej Szkoły przemysłowej w Zabrzeżu (zawód mechaniczno-techniczny) do wykazu zakładów naukowych tutejszo-krajowych zostających na równi z gimnazjami wyższymi i szkołami realnymi wyższymi pod względem służby ochotniczej jednorocznej. — 24. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Loun do Libochowic. — 25. Rozporządzenie, którem pozwala się używania udziałowych zapisów dłużnych pożyczki pierwszeństwa, przez Spółkę akcyjną Dolno-austriacką kolej leśną zaciągniętej, do korzystnego lokowania kapitałów fundacyjnych, sierocych i tym podobnych. — 26. Obwieszczenie o wzajemnem przekazywaniu towarów przewozowych na granicy austriacko-rosyjskiej. — 27. Obwieszczenie o ustanowieniu Starostwa powiatowego w Dolnym Gänserndorfe w Dolnej Austrii.

23.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej z dnia 25. lutego 1901,

którem podaje się do wiadomości wpisanie Wyższej niemieckiej Szkoły przemysłowej w Zabrzeżu (zawód mechaniczno-techniczny) do wykazu zakładów naukowych tutejszo-krajowych zostających na równi z gimnazjami wyższymi i szkołami realnymi wyższymi pod względem służby ochotniczej jednorocznej.

Na zasadzie §. 25 ustawy o służbie wojskowej i w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami, Wyższą niemiecką Szkołę przemysłową w Zabrzeżu (zawód mechaniczno-techniczny), obejmującą cztery kursa roczne i używającą praw zakładom publicznym nadanych, stawia się na równi z gimnazjami wyższymi i szkołami realnymi wyższymi, pod względem wykazywania naukowego uzdolnienia do służby ochotniczej jednorocznej.

Postanowieniem tem uzupełnia się wykaz załączki II a do §. 64 I. części Przepisów o służbie wojskowej, ogłoszonych tutejszem rozporządzeniem z dnia 15. kwietnia 1889, Dz. u. p. Nr. 45.

Welsersheimb r. w.

24.

Dokument koncesyjny z dnia 5. marca 1901,

na kolej lokalną od Loun do Libochowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Doktorowi Piotrowi Pawłowi Hilbertowi, adwokatowi w Lounach, w związku z Wincentym Rzyhą, naczelnikiem reprezentacji powiatowej w Lounach i Doktorem Walentym Stopką, burmistrzem w Lounach o to proszącemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennnej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacji w Lounach linii kolei państwa Praga—Most—Moldawa do Lochowic z uściem do kolei lokalnej Lobosice—Libochowice uprzywilejowanej austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwa a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesjonariusze

dobrodrojeństw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesjonaryusze obowiązani są skończyć budowę kolei koncesjonowanej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać mają koncesjonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesjonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonaryuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesjonowanych i ruchu na nich zastosować się powinni koncesjonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepi-

sów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnieść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryuszów.

Emisya obligacyi pierwszeństwa jest wzbroniona.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo emitowania akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi a to aż do sumy, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcye zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należyście udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obracebie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki, jakoteż formularze wydać się mających akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową

stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczono rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesjonariusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane być mają analogicznie taryfy niższe dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczono czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Ruch na kolejach, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesjonariuszów i koncesjonariusze zwracać mają Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonariuszami.

§. 10.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolic Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi ich częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby koleje miały być odkupione po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

Czysty dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonariuszom jako wynagrodzenie za koleje odkupione aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki hipotecznej celem zgromadzenia kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją tegoż królestwa zaciągniętej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za koleje odkupione, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiankowane powyżej sumy ryczałtowe w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonariuszom podatek rentowy, od tej renty odkupu opłacać się mający.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie wziąć na siebie w miejsce koncesyonariuszów spłacanie z własnych funduszów pożyczki hipotecznej pod 2 wzmiankowanej a zaciągniętej celem zgromadzenia kapitału dla kolei koncesyonowanej, w sumie zalegającej jeszcze w chwili odkupienia kolei jako nieumorzona, w którymto razie renta odkupu zmniejszy się o sumę potrzebną

na oprocentowanie i umorzenie rzeczzonego kapitału pożyczkowego, jakoteż według okoliczności, o odpowiednią potrzebną na to sumie kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępu 1go ma być do dochodu średniego doliczany.

4. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl ustępów powyższych koncesyonariuszom płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie dodatku, jeżeliby się w nich zawierał, w myśl postanowień ustępu 1.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisane bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszem koncesyonowanych ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością koncesyonariuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracyi.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwota ceny odkupu, (ll. 1 aż do 4), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Poczynwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesjonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesjonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonaryusze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 5.

Tak wtedy gdy koncesya upłynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesjonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane trwale i utrzymywane w dobrym stanie, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcjonariusza a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcjonaryuszów na koszt koncesjonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zarządczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się

ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

25.

Rozporządzenie Ministerstwa kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwami skarbu, spraw wewnętrznych i sprawiedliwości z dnia 6. marca 1901,

którem dozwala się używania udziałowych zapisów dłużnych pożyczki pierwszeństwa przez Spółkę akcyjną Dolno-austriacka kolej leśna zaciągniętej, do korzystnego lokowania kapitałów fundacyjnych, sierocych i tym podobnych.

Na zasadzie postanowienia artykułu XXIII. ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, o zapewnieniu w roku 1898 budowy kolei niższego rzędu, uznaje się niniejszem obligacye udziałowe czteroprocentowej pożyczki pierwszeństwa, którą Spółka akcyjna Dolno austriacka kolej leśna na zasadzie §. 5go dokumentu koncesyjnego z dnia 12. listopada 1898, Dz. u. p. Nr. 207 w sumie imiennej 1,820.000 K w r. 1900 zaciągnęła, za sposobne do korzystnego lokowania kapitałów fundacyi, zakładów pod nadzorem publicznym zostających, Urzędu pocztowych kas oszczędności, tudzież pieniędzy sierocych, powierniczych i depozytowych, nakoniec po kursie giełdowym, lecz nie ponad wartość imienną, na kaucye służbowe i na kaucye w interesach.

Postanowienie powyższe nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Koerber r. w.

Böhm r. w.

Wittek r. w.

Spens r. w.

26.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 9. marca 1901,

o wzajemnem przekazywaniu towarów przewożonych na granicy austriacko-rosyjskiej.

W skutku umowy z Rządem cesarsko rosyjskim (ratyfikowanej przez wymianę odnośnych not dyplomatycznych dokonanej w dniu $\frac{19}{7}$ lutego 1901)

rozszerza się moc obowiązującą umowy z dnia 3. października $\frac{19}{21}$ września 1851, Dz. u. p. Nr. 127 z r. 1852,

tyczącej się wzajemnego przekazywania sobie towarów przewożonych przez komory obu Stron ustanowione na granicy między Galicyą i obszarem krakowskim z jednej a rosyjskiem królestwem polskiem z drugiej strony na wszystkie komory wzdłuż granicy austriacko-rosyjskiej pod tym względem interesowane.

To rozszerzenie obrotu wzajemnego wchodzi w wykonanie od dnia $\frac{1}{19}$ kwietnia 1901.

Böhm r. w.

27.

Obwieszczenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z d. 13. marca 1901,

o ustanowieniu Starostwa powiatowego w Dolnym Gänserndorfie w Dolnej Austrii.

Jego c. i k. Apostolska Mość Najwyższem postanowieniem z dnia 17. kwietnia 1899 raczył najmilościwiej pozwolić z częściową zmianą podziału administracyjnego arcyksięstwa austriackiego poniżej Anizy, ogłoszonego rozporządzeniem Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 10. lipca 1868, Dz. u. p. Nr. 101, żeby ustanowione zostało Starostwo powiatowe Dolnym Gänserndorfie, którego okrag urzędowy obejmować ma okręgi sądów powiatowych matzeńskiego i marcheggskiego tudzież zistersdorfskiego, oddzielić się mające od teraźniejszych powiatów politycznych floridsdorfskiego i mistelbaskiego.

Starostwo dolno-gänserndorfskie rozpocząć ma czynności urzędowe dnia 1. czerwca 1901.

Körber r. w.